

论海峡两岸贸易型态问题

李 非

内容提要 本文着重论述海峡两岸经济关系中的贸易型态问题。从80年代转口贸易的起步到90年代转运贸易的崛起,从90年代前期过境贸易的扩张到90年代后期“准直接”贸易的兴起,以及世纪之交两岸“试点直航”的启动和发展,都说明两岸贸易往来日益朝符合经济效益、有利于两岸交流与合作的方向发展,也显示两岸贸易型态从间接逐渐向直接转化的发展趋势。

关键词 两岸关系 贸易型态 发展趋势

贸易型态有间接和直接两种。由于台湾当局顽固拒绝两岸直接“三通”,现阶段两岸贸易仍以间接贸易为主,包括转口(transfer)、转运(transshipment)和过境(cargo in transit)等。从经济学的角度看,两岸贸易基本上属于自发性交易(voluntary transaction),交易双方至少有一方会有经济动机选用最低的运送成本将交易商品运送至指定目的地。所谓“运送成本”,指的是商品从一地运送至目的地的所有相关成本,除了包含运输成本外,还可能涉及中间人服务、财务、保险等费用,甚至运输所费的时间也可用适当的折计方法(imputed methods)计算其价值。因此,从事两岸贸易的厂商会考虑各种运送方式的相对成本,选择成本最低、效率最高的运送方式。从80年代转口贸易的起步到90年代转运贸易的崛起,从90年代前期过境贸易的扩张到90年代后期“准直接”贸易的兴起,以及世纪之交两岸“试点直航”的启动和发展,都说明两岸贸易往来日益朝符合经济效益、有利于两岸交流与合作的方向发展,也显示两岸贸易型态从间接逐渐向直接转化的发展趋势。

一、80年代转口贸易型态的发展

两岸贸易与一般贸易最大的不同,在于台湾当局对贸易方式选择自由的限制。从事两岸贸易的厂商在选择最适合的运送方式时,不仅会考虑成本因素,也会考虑风险问题。利润与风险的矛盾性,是厂商面临的一个动机不相容(incentives incompatibility)的问题,即最危险的行为可能是对厂商最有利的行为。因此,利润与风险同时成为决定厂商行为的主要因素,厂商常常面临成本与风险难以两全的情况。在政策趋紧时,风险问题可能成为厂商首先要考虑的因素;当政策趋松时,利润因素则是厂商优先考虑的。

在两岸贸易关系发展初期,由于台湾当局对大陆经贸政策的严格限制,从事两岸贸易

作者单位:厦门大学台湾研究所

的厂商大都以转口贸易的方式进行商品交易,以避免风险因素。因此,两岸贸易的起步与恢复,不得不从转口贸易开始做起。它由祖国大陆或台湾将贸易货物直接运至第三地口岸,在无经过制造程序,即未改变产品的形式、性质、形状或效用而仅是装卸,或改包装、稀释、分类、装饰,或原封不动地停靠后,再转运至目的地,并在进入或离开第三地口岸时,均须与其他进出口货物一样办理报关手续。从经济学的角度看,转口贸易的商品在所有权转手流程中有一道中间人的附加价值创造过程(value-added process)。这一过程可能包括贸易接洽、市场行销规划、办理融资、保险、文书作业等中间服务项目,因而在无形中增加了交易成本^①。

香港作为国际贸易、航运与金融中心,因其独特的区位优势在两岸贸易中扮演着重要的“转口港”角色。两岸经港转口贸易从70年代末开始恢复,在整个80年代出现跳跃式发展。其间虽几经起伏与周折,但发展势头仍然强劲。1979年两岸经港转口贸易总额仅为7800万美元,至1990年扩增至40.44亿美元的规模,11年成长了51倍,平均每年递增率达43%。其中台湾商品输往祖国大陆从2200万美元增至32.78亿美元,成长了148倍,平均每年递增率更高达58%;而祖国大陆商品输往台湾则从5600万美元增至7.65亿美元,成长了13倍,平均每年递增率为27%,发展速度不及进口的一半^②。由于对台进口与出口贸易的不平衡发展,至1990年,仅两岸通过香港的转口贸易逆差即近100亿美元。

从90年代起,由于转运贸易迅速崛起,两岸经港转口贸易的发展速度明显放缓,转口货值从1991年的58亿美元增至1994年的98亿美元,3年时间增长了69%,平均每年递增率为19%,与80年代43%的成长率相比,下降了24个百分点;从1995年起,两岸经港转口贸易一直维持在100余亿美元,增长势头未再继续下去,近年来甚至出现萎缩趋势(详见表1)。

表1 两岸经港转口贸易 单位:百元美元, %

年度	转口总额 A = B + C		转口输出 B		转口输入 C		转口差额 D = B - C		转口逆差累计 E = ΣD
	货值	比重	货值	比重	货值	比重	货值	比重	
1979	78	100.0	56	72.4	22	27.6	35	44.8	35
1980	311	100.0	76	24.5	235	75.5	-159	-51.0	-124
1981	459	100.0	75	16.4	384	83.6	-309	-67.2	-433
1982	279	100.0	84	30.2	195	69.8	-110	-39.6	-545
1983	248	100.0	90	36.3	158	63.7	-68	-27.4	-611
1984	554	100.0	128	23.1	426	76.9	-298	-53.8	-909
1985	1103	100.0	116	10.5	987	89.5	-871	-79.0	-1780
1986	955	100.0	144	15.1	811	84.9	-667	-69.8	-2447
1987	1516	100.0	289	19.1	1227	80.9	-938	-61.8	-3385
1988	2721	100.0	479	17.6	2242	82.4	-1764	-64.8	-5149
1989	3483	100.0	587	16.8	2896	83.2	-2309	-66.4	-7458
1990	4043	100.0	765	18.9	3278	81.1	-2513	-62.2	-9971

年 度	转口总额 A = B + C		转口输出 B		转口输入 C		转口差额 D = B - C		转口逆 差累计 E = $\sum D$
	货值	比重	货值	比重	货值	比重	货值	比重	
1991	5793	100.0	1126	19.4	4667	80.6	- 3541	- 61.2	- 13512
1992	7407	100.0	1119	15.1	6288	84.9	- 5169	- 69.8	- 18681
1993	8689	100.0	1104	12.7	7585	87.3	- 6482	- 74.6	- 25163
1994	9810	100.0	1292	13.2	8517	86.8	- 7225	- 73.6	- 32388
1995	11457	100.0	1574	13.7	9883	86.3	- 8309	- 72.5	- 40697
1996	11300	100.0	1582	14.0	9718	86.0	- 8135	- 72.0	- 48832
1997	11459	100.0	1744	15.2	9715	84.8	- 7971	- 72.5	- 56803
1998	10019	100.0	1655	16.5	8364	83.5	- 6709	- 72.0	- 63512
平均		100.0		21.0		79.0		- 58.0	

资料来源:香港政府统计处,转引自台湾《两岸经贸通讯》1999年第8期第63页等。

二、90年代转运贸易型态的崛起

进入90年代,两岸贸易关系出现了新的发展趋向,即转运贸易迅速崛起。转运指商品先由指定运输工具运抵某中间港,在此中间港海域重新集装整合,然后再以原来或其它的运输工具转往目的地,因而可称为一种多模式混合的运输方式(multimodal transport)。两岸经第三地的转运贸易,是从转口贸易简化而来的。它以联货提单的方式付运货物,其付货点及提货点,或在祖国大陆,或在台湾,毋须向第三地海关申报货值,货物也不需要第三地加工或重新包装,只是经短暂停留之后再转运目的地。因此,转运贸易的货物运送方式相对于转口贸易,不仅节约了运输成本,也节省了运输时间。

转运贸易作为离岸贸易的一种重要形式,由于毋须在转运地清关,有关数据并不记录于转口贸易的统计资料之中,仅以转运货物的重量反映其转运规模。根据香港政府的统计数据显示,1997年香港海运离港转运货物总重量为1759万吨,其中转往台湾的为99万吨,占总量的5.6%,转往大陆的为488万吨,占27.8%;海运抵港转运货物为1615万吨,其中264万吨来自台湾,占总量的16.4%,441万吨来自大陆,占27.3%^③。另据测算,在1989-1997年间,两岸经港转运贸易从62.61亿港元增至1345.52亿港元,成长了20.4倍,平均每年递增率达46.7%;而转口贸易仅从240.60亿港元增至821.68亿港元,成长了2.4倍,平均每年递增率为16.6%。转运与转口的非均衡增长,导致两者之间的比例从21:79转变为62:38,发生了逆转^④。

在经港转运贸易的带动下,90年代以来两岸除经港转口贸易之外的其它贸易形式(以转运贸易为主)快速增长,从1991年的17亿美元增至1999年的160多亿美元,成长了8.4倍,平均每年递增率达32.2%,逐步取代转口贸易成为两岸贸易的主要增长点。在以转运为主要形式的贸易带动下,两岸贸易总额同期从75.24亿美元增至257.58亿美元,增长了2.4倍,平均每年仍保持16.7%的递增率。由于转运贸易的快速增长,其他形式的

贸易迅速取代经港转口贸易,成为两岸贸易的主流。从两者的结构比重看,同期其它形式

表2 两岸经港转运贸易货物重量统计

单位:千吨

年 度	两岸抵港 货物重量		两岸离港 货物重量		香港转运 货物总量	
	大陆	台湾	大陆	台湾	抵港	离港
1983	784	103	102	154	2279	2841
1984	883	164	300	256	2932	3494
1985	1046	213	1043	236	4024	4326
1986	1538	268	829	267	4952	5342
1987	1810	240	1270	383	6064	6501
1988	1946	214	1548	467	6807	7010
1989	2123	276	1356	495	6553	7285
1990	2195	322	924	469	6074	7231
1991	2379	660	1625	542	7683	8532
1992	2616	1081	1754	430	8173	8774
1993	3363	1403	2048	421	9849	9360
1994	4573	1466	3147	789	13831	13152
1995	5252	1918	4190	818	15735	17096
1996	4304	2180	4486	918	15087	16577
1997	4409	2643	4882	990	16146	17585

资料来源:《香港船务统计》各期,香港政府统计处船只及货运统计组。

的贸易占两岸贸易总额的比重从 23% 上升至 62%, 超过经港转口贸易, 在两岸贸易中居主导地位; 而经港转口贸易的结构比重则从 77% 下降至 38%, 退居次要地位。

转运贸易的快速发展是受多种因素的推动所致。(1) 随着台商在祖国大陆的投资逐步从华南沿海地区向纵深方向发展, 无论从实际需要还是从地理角度看, 许多贸易货物越来越不必经香港转口。(2) 近年来祖国大陆的基础设施不断完善, 港口吞吐和海上运输能力持续提高, 相关的贸易服务项目逐渐扩大, 使得原先需在香港完成的贸易辅助服务, 包括货物保险、商品质检、货物集装、航班排定、发出提单等均可在祖国大陆完成, 从而使部分转口变为转运。(3) 台湾当局对两岸间接航运的认定有所松动: 一则简化转口手续, 对于转运货物从必须分段开立提单(即在第三地开立另一张货物提单)放宽为可在起运地直接开具全程转运提单, 从而减少作业流程; 二则放宽转运限制, 对于航行于两岸的外籍或权宜籍商船, 从必须在第三地进港靠泊放宽为只需在港外办理转运手续而不一定要入港停泊, 从而减少港口费用。

表3 两岸贸易形态分类

单位:百元美元,%

年 度	贸易总额 (A + B)		经港转口贸易 (A)		其它贸易形式 (B)	
	货值	比重	货值	比重	货值	比重
1991	7524	100.0	5793	77.0	1731	23.0
1992	10444	100.0	7407	70.9	3037	29.1
1993	13743	100.0	8689	63.2	5054	36.8
1994	16512	100.0	9810	59.4	6702	40.6
1995	20990	100.0	11457	54.6	9533	45.4
1996	22208	100.0	11300	50.9	10908	49.1
1997	24433	100.0	11459	46.9	12974	53.1
1998	22511	100.0	10019	44.5	12492	55.5

资料来源:台湾《两岸经贸通讯》1999年第8期第63页等。

三、贸易往来从间接型态逐步向直接型态转化

随着两岸贸易规模的不断扩大,贸易形式由间接逐渐向直接转变的趋势越来越明显,即间接贸易的意味越来越淡,而直接贸易的意味越来越浓。

(一)“准直接”贸易型态应运而生

伴随着两岸转运贸易的蓬勃兴起,一种由转运贸易衍化而来的过境贸易形式随之出现。根据国际惯例,过境(或弯靠)是指运送交易商品的运输工具途经某中间港海域,但并未在中间港重新装卸与转换运输工具。由于不须中介服务,过境与转运的型态基本类似(广义的转运贸易包含过境贸易),差别仅在有在中间港重新集装与转换运输工具^⑤。可见,过境贸易在运输成本和时间上,都较转运贸易经济。因此,在经济利益的驱动下,越来越多航行于两岸的商船从原来从事转运贸易运输转为从事过境贸易运输,从而形成过境贸易超过转运贸易(狭义的转运贸易)的趋势。由于过境贸易只办理过境手续,毋须向第三地海关申报货值,有关贸易数据并未统计。但据有关方面估算,1999年两岸过境贸易货值近120亿美元,约占转运贸易的七成半或占两岸贸易总额的四成半。

两岸海运因最近距离仅149海里,而经第三地绕道弯航(过境)至少增加数百海里,航程增加3倍以上,贸易商每年额外花在海运中转上的费用达数亿美元。为了节约运输成本,节省运输时间,贸易商和航运界在过境贸易的型态中,逐步又摸索出一种“转单不转运”的变通形式,灵活从事两岸贸易货物运输。这一做法就是,航行于两岸的国际商船,主要是祖国大陆或台湾的权宜籍(即在海外注册)商船直接往来于两岸之间,只是在形式上办理“航自第三地”的过境手续。据台湾《中国时报》报道,目前,航行于两岸的船舶每年有1000多艘在距离台湾100多海里的日本冲绳县石垣岛外海寄港,有的甚至在远离石垣岛的公海上通过直升机办理过境手续,以取得“航自日本的形式”^⑥。这一灵活做法大大简化了过境贸易的手续与程序,是一种在形式上过境(即办理过境手续)、实质上相当于直接付运的“准直接”贸易。

这种“转单不转运”的贸易形式十分灵活,且日益活跃,大有取代转运贸易并主导两岸贸易的趋势。据估计,1999年两岸通过“转单不转运”形式进行的贸易货值达94亿美元(其中自台进口70亿美元,对台出口24亿美元)^⑦,约占过境贸易的80%,转运贸易的60%,或两岸贸易总额的36%。由于在行政与技术上均无法规范这种形式的过境贸易,台湾当局对两岸贸易的政策也不得不作进一步的放宽,对经营两岸货物运送的船舶,虽仍规定须弯靠第三地,但开放经营定期航线,让货主在船期上有更多的选择。而所谓的“定期弯靠”模式,在运送两岸贸易货物时,船舶实际上并未完全弯靠,只是在航线上略有迂回,大多采取“船上换单”的做法,办理形式上的转运或过境手续,因而与直接贸易型态基本相近。这显示两岸贸易关系已经滚动出一种灵活变通的形式,逐渐突破间接贸易的限制。从发展趋势看,这种变通的过境贸易形式因深具发展潜力而日益成为两岸贸易货物运输方式的主流。一旦这种“准直接”贸易型态超过50%的比例,将意味着两岸贸易关系进入一个新的发展阶段。

(二)直接贸易型态拉开帷幕

现阶段两岸贸易关系虽然在形式上仍维持间接状态,但在实际上,转口、转运以至过境贸易的程序均已大大简化,“准直接”贸易日益活跃,直接贸易的事实也早已存在。由于台湾当局无法有效阻止既成事实的变通形式的直接贸易,其对大陆的经贸政策也不得不进行相应的调整,相继推出“境外航运中心”、“经贸营运特区”等变通政策,以因应客观形势发展的需要。其具体规划首先是结合境外航运中心与加工出口区、仓储转运专区的功能,推动两岸转口货物的直航。对经营两岸转口货物运送的船舶,不须再经第三地装卸货,可以直驶两岸,以节省航商和货主迂回运送的成本。随着 1997 年 4 月 19 日“厦门 - 高雄”、“福州 - 高雄”航线的相继开通,两岸转口货物的“试点直航”已正式开始营运,从而拉开两岸直接贸易的帷幕。

随着两岸“试点直航”规模的扩大,两岸真正意义上的直接贸易也将开始启动。在新世纪初期,祖国大陆商品将最终突破台湾当局“不通关、不入境”的限制,直接运往台湾,并进入岛内。台湾方面出于经济利益的考虑和岛内厂商的压力,也将不得不顺应两岸贸易发展的客观形势,对其间接贸易政策作出相应的调整,即在“境外航运中心”的基础上,进一步制定“营运特区”特别法规,逐步开放两岸海运、空运直航,进入特区的船舶和航行往来的地区均不作限制。台湾产品可经特区出口祖国大陆,祖国大陆产品除负面表列清单限制外也可经特区进口,在特区内免征货物税、营业税及进口税。

注释:

- ①见 Richard Schaffer, Beverley Earle, and Filiberto Agusti, International Business Laws and Environment(St. Paul: West Publishing Co., 1990), Chapter 5, p. 121 ~ 153.
- ②引自《两岸经贸统计表》,《两岸经贸通讯》1999 年第 8 期,台湾“海基会”编印,第 63 页。
- ③王家英等:《两岸“三通”对香港经济的影响》,香港海峡两岸关系研究中心 1998 年 11 月,第 81 ~ 82 页。
- ④王家英等:《两岸“三通”对香港经济的影响》,第 72 ~ 75 页。
- ⑤左原:《两岸贸易统计方法的探讨》,台湾《问题与研究》第 35 卷第 5 期,1996 年 5 月,第 4 页。
- ⑥刘黎儿:《“中琉经济圈”的难题——冲绳能够取代香港吗?》,台湾《中国时报》1997 年 3 月 26 日。
- ⑦“两岸直接贸易发展迅速”,《厦门日报》2000 年 2 月 23 日。

(责任编辑 韩清海)